

# **Fietsen, natuurlijk!**

**Een vooruitstrevende fietsambitie voor Vlaanderen**

## Voorwoord

Mensen vragen zich wel eens af hoe we ons in 2040 zullen verplaatsen. Spontaan komen dan woorden als *elektrisch*, *waterstof* of *zelfrijdend* naar boven. Het lijkt haast evident dat we voor het antwoord op deze vraag aan een voertuig met vier wielen denken.

En dat is jammer, want als er één vervoersmiddel is dat voor korte tot middellange verplaatsingen nu reeds tal van voordelen biedt, dan is het de fiets. Het fietsaandeel in onze verplaatsingen stijgt, maar er is nog een enorme groeiomgeval. En die moeten we benutten. Liever vandaag dan morgen.

Deze ambitie werd geschreven met een fietsbril op. Niet vanuit het perspectief van de automobilist die vaak quasi gehypnotiseerd zijn lot ondergaat terwijl een gezond, plezierig, milieuvriendelijk en goedkoop alternatief voor de hand ligt, maar onder het stof staat in een tuinberging.

Met deze nota wil ik het pad effenen voor een wereld waarin fietsers het straatbeeld beheersen. Een wereld waarin ouders hun kinderen 's morgens zorgeloos naar school laten fietsen en de garantie hebben dat ze ook 's avonds weer samen aan tafel zitten. Zowel functioneel als recreatief fietsen kan voor iedereen in het grootste comfort, niet tijdens één seizoen maar doorheen de vier seizoenen. Bij bouw- of verbouwingswerken is *de garage* geen vraagstuk meer, maar een fietsenstalling de oplossing. De fiets is, in combinatie met een efficiënt openbaar vervoer, zelfs voor langere verplaatsingen de voor de hand liggende keuze. Werknemers hebben massaal hun bedrijfswagen ingeruild voor een bedrijfs- of leasefiets en maken dankbaar gebruik van de faciliteiten die het bedrijf hun biedt.

Naïef? Nee hoor. Noem het eerder ambitieus. Dromen, Durven en Doen. Deze drie waarden lopen als een rode draad doorheen deze fietsambitie, een ambitie die tot stand kwam na gesprekken doorheen deze legislatuur met stakeholders en experts die waardevolle input leverden.

Deze drie waarden worden vertaald in doelstellingen en een maatregelenpakket. Dat pakket bestaat uit acties die nu reeds lopen – want de fiets was vanaf dag één een belangrijk speerpunt in mijn beleid – aangevuld met maatregelen waarmee we een versnelling hoger willen schakelen om onze positie in de Europese kopgroep te verstevigen. Deze ambitie kan de basis vormen voor verder overleg richting realisatie en een vernieuwde governancestructuur, wat moet uitmonden in een jaarlijkse opvolgingsrapportering.

Er is een sterke rugwind. Ons peloton wordt steeds groter. Met de haren in de wind demarrereren we allemaal samen richting 2040, waar fietsen evident zal zijn.

**Lydia Peeters**

Minister van Mobiliteit en Openbare werken

## **1. Waar staan we vandaag?**

### **1.1. Fietsgebruik**

In 2020 gebeurde 14,19% van de verplaatsingen door Vlaamse 6-plussers per fiets. De elektrische fiets was toen al goed voor een aandeel van 2,85% in het totale aantal verplaatsingen. <sup>1</sup> Het aantal fietsers neemt jaar na jaar toe:

- Vandaag zijn er meer dagelijkse en wekelijkse fietsers dan twee jaar geleden, en minder sporadische en niet-fietsers (respectievelijk 56% vs. 49% en 44% vs. 51%).
- In steden wordt de één miljoenste fietser steeds vroeger op het jaar geteld. <sup>2</sup>

Het fietsgebruik heeft echter nog heel wat potentieel om te groeien. Volgens een projectie door het Federaal Planbureau (2022) van de transportvraag in België bij ongewijzigd beleid zal het aantal kilometer afgelegd te voet of met de fiets toenemen met 17,5% tussen 2019 en 2030 en met 35% tussen 2019 en 2040. <sup>3</sup>

#### **1.1.1. Fietsen naar het werk**

In 2020 maakte 63,95% van de Vlamingen nog gebruik van de auto om zich naar het werk te verplaatsen, terwijl 16,97% de afstand naar het werk met de (elektrische) fiets aflegde. <sup>4</sup> Wetende dat de Vlaming gemiddeld op 15 kilometer van zijn of haar werkplek woont – een afstand die met de (elektrische) fiets makkelijk overbrugbaar is – is er dus nog veel potentieel voor de verduurzaming van het woon-werkverkeer.

De fiets wordt al steeds populairder voor verplaatsingen naar het werk:

- Uit de zesde editie van de enquête woon-werkverkeer die de FOD Mobiliteit en Vervoer elke drie jaar organiseert, blijkt dat de fiets de vervoersmodus is die doorheen de jaren het sterkst gegroeid is in het woon-werkverkeer.
- In 2021 ging in Vlaanderen al 20% van de werknemers met de fiets naar het werk. <sup>5</sup>

#### **1.1.2. Fietsen naar school**

In 2020 gebeurden de meeste verplaatsingen naar school al met de fiets (28,18%) en ging 13,53% van de leerlingen te voet naar school. Ook het openbaar vervoer scoorde met 23,42% hoog bij de schoolverplaatsingen. 27,13% van de scholieren werd in 2020 echter nog steeds met de auto naar school gebracht. <sup>6</sup>

### **1.2. Fietsveiligheid**

Actieve weggebruikers blijven tot op vandaag zeer kwetsbaar in het verkeer:

- Fietsers hebben in België vandaag per afgelegde kilometer 3,5 keer meer kans om te overlijden dan autobestuurders.
- Voor een fietser van 65 tot 74 jaar ligt die kans zelfs bijna negen keer hoger dan voor de gemiddelde autobestuurder. <sup>7</sup>

In 2021 vielen er in Vlaanderen 67 fietsdoden te betreuren, in 2022 waren dat er 73. Het aantal letselongevallen met fietsers nam in 2022 toe met 13,6% ten opzichte van het jaar voordien.<sup>8</sup>

### 1.3. Fietsinvesteringen

Kwaliteitsvolle infrastructuur is een basisvereiste voor veilig fietsverkeer. Om de nodige infrastructuur te realiseren en te onderhouden, zijn forse investeringen noodzakelijk. Met de relancemiddelen die werden vrijgemaakt in het kader van de coronapandemie investeerden we daarom massaal in fietsmobiliteit.

Sinds 2021 wordt er jaarlijks meer dan 300 miljoen euro vrijgemaakt voor veilige en comfortabele fietsinfrastructuur (in 2019 was dat nog 166,7 miljoen) en tegelijk werden extra middelen voorzien voor fietsingrepen via onder andere het Kopenhagenfonds en een subsidie voor veilige schoolomgevingen en -routes. Elk jaar wordt 15 miljoen euro voorzien voor het Fietsfonds (tot en met 2020 was dat jaarlijks 10 miljoen euro), waarmee we steden en gemeenten ondersteunen bij de realisatie van fietsinfrastructuur op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF).



*In 2021 kwam 102 miljoen euro uit relancemiddelen, in 2022 was dat 150 miljoen euro.*

### 1.4. Fietservaringen en -verwachtingen

Het tweejaarlijkse FietsDNA-onderzoek van Fietsberaad Vlaanderen biedt inzicht in wat Vlamingen vinden en verwachten van het Vlaamse fietsbeleid:

- Uit de bevraging van 2022 blijkt dat Vlaanderen wordt gezien als een vrij fietsvriendelijke regio: zo'n 46% van de Vlamingen is tevreden over de algemene fietsvriendelijkheid, dat is 5% meer dan in 2018.
- Bovendien stijgt die tevredenheid naarmate we vaker fietsen. Vlamingen vinden de fiets ook een financieel interessant, flexibel en snel vervoersmiddel.
- Vlamingen maken zich echter ook zorgen, bijvoorbeeld over de vele nieuwkomers op de fietspaden – denk maar aan (e-)steps, bakfietsen en speedpedelecs – en over mogelijke fietsdiefstal.

- Vooral over het onderhoud van de wegen en de fietspaden heerst nog ontevredenheid: 40% van de Vlamingen is daar niet tevreden over.<sup>9</sup>

### **1.5. Fietseconomie**

De coronaperiode betekende een echte boost voor de fietsmarkt:

- In 2020 werden in België 592.107 fietsen verkocht, 4% meer dan in 2019.
- Ook in 2021 hield de markt goed stand, met slechts een lichte daling van 1,2%, deels te verklaren door leveringsproblemen.
- Het marktaandeel van de elektrische fiets was in 2021 38,7%.<sup>10</sup>

Volgens een voorzichtige schatting biedt de fietssector werk aan 5.175 mensen in België, gaande van fietsenmakers en -verkopers tot innovatieve maakbedrijven, producenten en spelers in de infrastructuur en toerismesector.<sup>11</sup>

Verder blijkt uit onderzoek dat klanten die met de fiets gaan winkelen op maandbasis meer geld besteden dan klanten die met de auto komen. Fietsers winkelen ook vaker lokaal en bezoeken vaker horeca dan automobilisten.<sup>12</sup>

## 2. Waar willen we naartoe?

### 2.1. Onze missie: De fiets wordt een spontane vervoerskeuze bij elke korte tot middellange verplaatsing

Fietsen is niet alleen leuk, gezond en duurzaam, het is vaak ook de vlotste en goedkoopste manier om vanuit punt A punt B te bereiken. Als we de vele voordelen even op een rijtje zetten, is de keuze voor de fiets als vervoersmiddel bijna vanzelfsprekend. Toch blijkt dat nog niet uit ons verplaatsingsgedrag in Vlaanderen: hoewel het fietsaandeel in onze verplaatsingen in stijgende lijn gaat, blijft het nog steeds eerder bescheiden in vergelijking met andere modi.

Omdat iedereen wint als we met z'n allen vaker fietsen, moet bij elke korte tot middellange verplaatsing de fiets een spontane vervoerskeuze zijn. Zoals we vandaag naar onze autosleutels grijpen, zo vanzelfsprekend moeten we op de fiets springen. Kortom, we willen een fietsreflex aanwakken bij alle Vlamingen.

De belangrijkste basisvoorwaarde voor zo'n fietsreflex is kwalitatieve fietsinfrastructuur. Bij de verschillende wegbeheerders in Vlaanderen gaan we daarom voor een echte fietsambitie: samen investeren we sneller en meer in veiligere en comfortabelere fietsinfrastructuur.

Ook veiligheid is een minimumvereiste voor een succesvol fietsverhaal. We willen meer fietsers in Vlaanderen, maar stellen vast dat naarmate het fietsgebruik stijgt, helaas ook de ongevallencijfers toenemen. Die trend moeten we keren, door sneller in te grijpen bij gevaarlijke situaties en door de veiligheid van de actieve weggebruiker altijd op de eerste plaats te zetten, met de kindnorm als sturend principe.

De wagen vaker inruilen voor de fiets is voor velen een ingrijpende gedragswijziging, één die we niet van de ene op de andere dag kunnen realiseren. Een gewoonte doorbreken gaat met vallen en opstaan en vergt een niet te onderschatten inspanning, maar als Vlaamse overheid beschikken we over heel wat tools om die verandering te ondersteunen en aan te moedigen. Door fietsen in Vlaanderen nog makkelijker, veiliger en comfortabeler te maken, maken we in ons mobiliteitsbeleid van de fiets als voorkeursvervoersmiddel een no-brainer.

### 2.2. Onze waarden: Dromen, Durven, Doen!

- **Dromen:** Out of the box en toekomstgericht denken over hoe we de niet-fietser kunnen overtuigen en hoe we de fietser veiligheid en comfort kunnen garanderen.
- **Durven:** Doortastende keuzes maken om de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers te verbeteren én om het fietsgebruik aantrekkelijker te maken, ook al gaat dit ten koste van de doorstroming voor andere weggebruikers of van vastgeroeste clichés.
- **Doen:** Met MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) beschikken we over een beleidsaanpak waarmee we samen en sneller onze doelstellingen bereiken. MIA wordt een ideale bondgenoot bij de realisatie en monitoring van onze doelstellingen.

### 2.3. Onze ambitie voor 2040

Om een echte fietsreflex te creëren, moeten we de lat hoog leggen. Aan de hand van een aantal ambities schetsen we daarom een ideaalbeeld van hoe fietsen er in 2040 zou kunnen uitzien. Niet alle ambities zijn volledig of onmiddellijk en overal realiseerbaar, maar door ze als streefdoelen voorop te stellen, willen we het fietsbeleid inspireren, uitdagen en richting geven.

- In 2040 leggen we meer dan 30% van onze verplaatsingen met de fiets af.
- In 2040 heeft elke Vlaming toegang tot een (deel)fiets en is de fiets een logische schakel tussen andere duurzame modi.
- In 2040 laten ouders hun kinderen met een gerust hart naar school fietsen. De kindnorm is dan een evidentie inzake de inrichting van de schoolomgeving.
- In 2040 is fietsen in Vlaanderen *inclusief*. Iedereen kan veilig en comfortabel fietsen, ongeacht leeftijd, gender, sociale klasse, cultuur of gezondheid. Ook kinderen of volwassenen met een beperking verwerven met een driewieler, handbike of duofiets hun plaats op het fietspad.
- In 2040 bepaalt de fiets het straatbeeld in de Vlaamse steden en gemeenten.
- In 2040 zorgt een strategisch uitgetekend globaal fietsnetwerk (het hele fietssnelwegennetwerk, Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), toeristische fietsnetwerken) voor een vlotte en veilige bereikbaarheid van woonkernen, scholen, hotspots en grote tewerkstellingspolen.
- In 2040 is het gemotoriseerd individueel verkeer zoveel mogelijk verdwenen uit schoolomgevingen, aan sport- en jeugdvoorzieningen en aan culturele infrastructuur.
- In 2040 lopen recreatieve en functionele fietsbeleving naadloos in elkaar over.
- In 2040 nemen alle weggebruikers – autobestuurders, fietsers en andere – hun verantwoordelijkheid in het verkeer door zich hoffelijk en respectvol te gedragen ten opzichte van elkaar.
- In 2040 komen fietsers niet meer in conflict met gemotoriseerd verkeer en komen fietsers niet meer in de dode hoek van voertuigen terecht.
- In 2040 dragen fietsers spontaan een helm, omdat ze beseffen dat er altijd iets fout kan gaan, ook al is er geen andere weggebruiker in de buurt.
- In 2040 zorgt innovatieve fietskledij ervoor dat slecht weer geen excuus meer is om niet te fietsen. Er bestaat geen slecht fietsweer, alleen slechte fietskleding.

- In 2040 zijn er meer bedrijfs- en leasefietsen dan bedrijfswagens.
- In 2040 motiveert de samenwerking met de private sector – om de fiets financieel extra aantrekkelijk te maken – nog meer mensen om zich met de fiets te verplaatsen.
- In 2040 hebben alle bedrijven kwalitatieve fietsenstallingen en -infrastructuur om het de fietsende medewerkers zo comfortabel mogelijk te maken.
- In 2040 zijn de bedelknopjes aan verkeerslichten verdwenen en vervangen door intelligente systemen die een vlotte doorstroming voor de actieve weggebruiker garanderen.
- In 2040 wordt fietsgebruik ondersteund door slimme technologie en apps die de fietsers stimuleren en helpen om op een veilige en comfortabele wijze hun bestemming te bereiken.
- In 2040 zorgt slimme snelheidsassistentie ervoor dat de snelheid van voertuigen wordt verminderd in de nabijheid van plaatsen waar veel fietsers en voetgangers kunnen worden verwacht.
- In 2040 zorgen fietspadstrooiers ervoor dat ook tijdens sneeuw- en vriesweer elke fietser vlot en veilig zijn of haar bestemming bereikt.
- In 2040 is de historische achterstand op het vlak van fietsinfrastructuur weggewerkt, dankzij investeringen en door structureel onderhoud. Onveilige fietspaden behoren voorgoed tot het verleden.
- In 2040 zijn Hoppinpunten ingeburgerd als kwalitatieve en goed uitgeruste *fietsmagneten*.
- In 2040 zijn onze fietspaden en fietssnelwegen voorzien van dynamische en natuurvriendelijke verlichting.
- In 2040 zijn klimaatadaptieve fietspaden geen uitzonderingen meer. Ook kunnen zonnedaken in het straatbeeld opduiken, bijvoorbeeld op drukke fietssnelwegen, om beschutting te geven bij slecht weer of hitte.
- In 2040 is er een groot aanbod aan overdekte fietstaxi's in steden, zodat ook minder mobiele mensen hierop een beroep kunnen doen voor hun *last mile*-verplaatsing.
- In 2040 worden pakketjes in stedelijke omgevingen geleverd door fietskoeriers.
- In 2040 is Vlaanderen de referentie bij uitstek voor de fiets en het fietsgebruik, en kijken delegaties uit andere landen zich bij ons de ogen uit tijdens een zoveelste *good practice visit*.



- In 2040 kijken jongeren vol ongeloof naar een reportage waarin wordt verteld dat er in het verleden voetgangers en fietsers stierven in het verkeer.

## **2.4. Onze doelstellingen**

Van de meer dan 40.000 kilometer fietspaden in Vlaanderen valt slechts 8.000-9.000 kilometer onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest (het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg). Voor een fietser is het echter niet van belang door wie het fietspad waarop hij of zij rijdt wordt beheerd en of dat fietspad een functioneel dan wel een toeristisch fietspad is. Fietstrajecten moeten veilig en comfortabel zijn, onafhankelijk van wie daarvoor verantwoordelijk is. Pas dan worden ze een échte motivator om de andere voordelen van het fietsgebruik nog meer in de verf te zetten.

Om onze ambitie te bereiken, formuleren we een aantal overkoepelende doelstellingen:

### **Fietsen is veilig<sup>1</sup>**

Fietsers moeten zich veilig voelen en ook objectief gezien veilig zijn. Ouders moeten hun kinderen met een gerust hart op de fiets naar school kunnen sturen, ouderen moeten zonder zorgen kunnen blijven fietsen en mensen met een beperking moeten zich veilig met de fiets kunnen verplaatsen. Het risico op fietsongevallen moet tot het absolute minimum worden beperkt.

### **Fietsen is comfortabel**

Fietsen moet makkelijk, toegankelijk en ontspannend zijn. Fietsroutes, -signalisatie en -verkeersregels moeten zo eenvoudig mogelijk zijn en fietsinfrastructuur moet aangenaam zijn in gebruik.

### **Fietsen is efficiënt**

Fietsers moeten zich op korte tijd naar hun bestemming kunnen verplaatsen, via snelle, betrouwbare routes met zo weinig mogelijk omwegen, onderbrekingen en conflicten, zonder fileleed.

### **Fietsen is voordelig**

Fietsen levert vele voordelen op, zowel financieel als op het vlak van gezondheid. Die voordelen moeten worden versterkt om nog meer mensen te overtuigen om zich met de fiets te verplaatsen.

---

<sup>1</sup> Deze Fietsambitie is complementair aan het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, waarin de actieve weggebruiker centraal staat. De belangrijkste verkeersveiligheidsdoelstellingen en -maatregelen met betrekking tot fietsers komen in deze ambitie opnieuw aan bod, maar wat betreft verkeersveiligheid is het Verkeersveiligheidsplan het eerste referentiedocument.

### **3. Wat zijn de opportuniteiten en aandachtspunten?**

#### **3.1. Opportuniteiten**

Om het gebruik van de fiets te bevorderen, beloofde deze Vlaamse Regering in haar regeerakkoord 2019-2024 om tegen het einde van de legislatuur een steil groeipad in te zetten naar 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur.

Gezien de verkeersveiligheidsstatistieken en de nood aan betere fietsvoorzieningen werd in 2020 beslist een versnelling hoger te schakelen. Een belangrijk deel van de middelen van het relanceplan Vlaamse Veerkracht werd gebruikt om te investeren in meer en betere fietsinfrastructuur. Met het Kopenhagenfonds werden lokale en provinciale besturen financieel gestimuleerd om extra te investeren in lokale en bovenlokale fietsinfrastructuur. De jaarlijkse middelen voor het Fietsfonds stegen met 50% en binnen het budget van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werd het engagement opgenomen om jaarlijks minimaal 300 miljoen euro vrij te maken voor veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.

Met dergelijke historisch hoge budgetten werd het gewenste sneeuwbaaleffect in gang gezet. Parkeervakken maakten ruimte vrij voor bredere fietsinfrastructuur, tal van onveilige fietspaden kregen een make-over, het aantal extra kilometers aan fietssnelwegen en -paden steeg en de aanleg van fietstunnels en -bruggen zorgde voor minder conflicten met andere vervoersmodi.

Met grote investeringen kunnen we meer kwalitatieve fietsinfrastructuur aanleggen. Die aantrekkelijke infrastructuur zet meer mensen aan tot fietsen, wat dan weer tot een toenemende vraag om nóg meer fietsinvesteringen leidt.

Bovendien is er voor fietsen en fietsers in Vlaanderen doorheen de jaren een sterk draag- en vraagvlak ontstaan. Dankzij elektrische fietsen en speedpedelecs kunnen langere afstanden op een makkelijke en efficiënte manier worden overbrugd. Dat maakt fietsen voor een bredere groep aantrekkelijk.

Bedrijven trekken steeds meer de kaart van duurzame verplaatsingen en ontdekken de voordelen van fietsleasing. Fietsdeelsystemen worden almaar populairder en innovaties als cargofietsen creëren nieuwe opportuniteiten voor duurzaam goederentransport, vooral in stedelijke omgevingen.

Vlaanderen is vandaag, na Nederland en samen met Denemarken, de tweede fietsregio binnen Europa en die topositie willen we behouden. Met de introductie van innovatieve concepten zoals fietssnelwegen en -straten gooien we internationaal hoge ogen en slagen we er gestaag in meer Vlamingen op de fiets te krijgen. We zijn vastberaden om die positieve evolutie verder te zetten.

### **3.2. Aandachtspunten**

Het aandeel fietsers dat betrokken is bij verkeersongevallen stijgt evenredig met het gebruik. Ondanks alle inspanningen werkt een historisch gebrek aan veilige en comfortabele infrastructuur een gevoel van verkeersonveiligheid in de hand dat mensen kan verhinderen om te fietsen.

De middelen om daar iets aan te veranderen, worden vrijgemaakt, maar vaak laat de uitvoering te lang op zich wachten. Tijdrovende en ingewikkelde processen en procedures zijn hier de voornaamste boosdoeners. Met onze nieuwe bestuursaanpak MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) willen we daar verandering in brengen.

De groeiende diversiteit aan fietsen, de verschillen in massa en snelheid die dat met zich meebrengt, en de aanwezigheid van andere weggebruikers, kunnen voor bijkomende conflicten zorgen. Racefietsen, elektrische varianten, longtail fietsen, scootmobielen, driewielers en cargofietsen zijn maar enkele van de types die vandaag gebruikmaken van onze fietspaden. Die diversiteit zou zich opnieuw kunnen vertalen in de ongevallenstatistieken en verdient de nodige aandacht.

Het verbreden en optimaliseren van fietsinfrastructuur is dan ook absoluut noodzakelijk vanuit het verkeersveiligheidsoogpunt en in klimatologisch opzicht. Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur raakt het algemeen belang en vereist een aangepast vergunningen- of vrijstellingenbeleid, waarbij ingrepen als de herinrichting van bestaande weginfrastructuur, de verbreding van bestaande fietsinfrastructuur en de aanleg van ongelijkgrondse kruisingen vlot en snel kunnen worden uitgevoerd.

Verder is het veld dat betrokken is bij de uitvoering van de vele plannen erg versnipperd, wat maakt dat het fietsbeleid niet altijd even helder of transparant is. Verschillende actoren kunnen waardevolle input leveren, maar de samenwerking tussen de verschillende spelers verloopt nog niet voldoende gestructureerd. Er is ook nog meer data en onderzoek nodig waarop het beleid kan worden afgestemd. Een doorgedreven en afgestemde datastrategie is daarbij een belangrijke prioriteit.

## **4. Hoe willen we onze doelstellingen realiseren?**

Het fietsgebruik zit in de lift. Corona zorgde voor een sterke rugwind. We moeten die winst vasthouden en nog verder verzilveren. Vandaar dat we de afgelopen jaren al ongeziene inspanningen leverden om de fietsreflex en fietsambitie een boost te geven. De realisatie van onze doelstellingen is dus al volop aan de gang. Het maatregelenpakket zou niet volledig zijn zonder melding te maken van de acties die nu al lopen. Vandaar de opsplitsing: wat gebeurt er nu al en waar steken we een tandje bij?

### **4.1. Wat doen we extra?**

#### **We leggen fietsinfrastructuur maximaal aan volgens de hoogste veiligheids- en comfortnormen**

Nieuwe fietspaden zijn voldoende breed en aangelegd met comfortabele verharding, het verloop van de routes is duidelijk zichtbaar, ze zijn kwalitatief verlicht en maximaal afgeschermd van het gemotoriseerd verkeer. Het vernieuwde dynamische Vademecum fietsvoorzieningen reikt daarvoor de nodige handvaten aan.

#### **We stimuleren innovaties en experimenten rond de aanleg van fietsinfrastructuur**

We zetten proefprojecten rond innovaties en experimenten voor de aanleg van fietspaden in de markt – bijvoorbeeld voor nieuwe materialen en structuren met voordelen op het vlak van comfort, veiligheid of milieu – die we vervolgens evalueren en bij positieve resultaten in de praktijk toepassen.

#### **We maken gevaarlijke oversteken fietsvriendelijk**

We geven op drukke kruispunten de voorkeur aan ongelijkvloerse kruisingen en maximaal conflictvrije lichtenregelingen. Waar dat zinvol is, passen we maatregelen als ‘vierkant groen’ toe. We werken een actieplan uit met duidelijke prioriteiten. Daarin is er niet alleen aandacht voor infrastructuur, verlichting en markeringen, maar ook voor sensibilisering.

We geven fietsers ook voldoende ruimte om te wachten aan oversteekplaatsen en verkeerslichten, en vermijden dat wachttijden te lang oplopen door, waar dat veilig kan, *vrij rechtsaf/rechtdoor* toe te passen en door aan de slag te gaan met intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) en actieve detectiesystemen voor fietsers. Verkeersveiligheid primeert op doorstroming.

#### **We geven fietsers voldoende ruimte in het straatbeeld**

We houden maximaal rekening met de toenemende diversiteit en snelheidsverschillen op het fietspad. Tegelijk moedigen we lokale en bovenlokale besturen aan om te blijven inzetten op concepten zoals fietsstraten, -snelwegen, -zones en -boulevards. We vermijden verwarring voor de weggebruiker door een eenduidige en heldere signalisatie te hanteren.

## **Het STOP-principe geldt als richtinggevend verkeersveiligheidsprincipe**

Ons vervoerssysteem gaat zoveel mogelijk uit van het STOP-principe. De publieke ruimte wordt zodanig ingericht dat een maximale inzet van fietsgebruik veilig kan verlopen.

## **We kiezen voor de kindnorm als sturend principe voor de openbare ruimte**

Vanuit een verkeersveiligheidsoogpunt breiden we de 8-80-norm of de kindnorm verder uit, in samenwerking met belangenverenigingen, jongeren- en seniorenorganisaties. Jonge kinderen moeten zich met de fiets niet alleen veilig van en naar school, maar ook van en naar sport- en vrijetijdsvoorzieningen kunnen verplaatsen. In die omgevingen kan gemotoriseerd verkeer alleen in veilige omstandigheden een gast zijn. Daarnaast moeten ook ouderen en mensen met een beperking zich veilig voelen wanneer ze zich met de fiets in het verkeer begeven.

## **We maken het eenvoudiger voor fietsers om problemen aan fietsinfrastructuur te melden**

Het Meldpunt Wegen wordt een toegankelijker, gebruiksvriendelijker en efficiënter aanspreekpunt. Het is eveneens beschikbaar als app en het garandeert de opvolging over meldingen. Het burgerparticipatieplatform *citizens4safety* dat door IMOB (UHasselt) wordt ontwikkeld in het kader van de nieuwe bestuursaanpak MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken), zal daarvoor waardevolle input leveren.

## **We garanderen de fietsbereikbaarheid en veilige fietsdoorstroming bij infrastructuurwerken**

Tijdens de uitvoering van infrastructuurwerken verzekeren we een vlotte, comfortabele en veilige fietsbereikbaarheid en fietsdoorstroming, met aandacht voor heldere communicatie en signalisatie.

## **We motiveren bedrijven om voor het woon-werkverkeer van hun medewerkers voor de fiets te kiezen**

Met subsidies voor de (her)ontwikkeling en/of ontsluiting van bedrijventerreinen helpen we om deze locaties fietsvriendelijker in te richten en om de fietsbereikbaarheid te verbeteren. De middelen uit het Pendelfonds worden strategischer aangewend, zodat de maatschappelijke impact van het fonds wordt verhoogd om op grotere schaal een modale verschuiving naar de fiets te realiseren. We moedigen bedrijven aan die creatief willen nadenken over het stimuleren van het fietsgebruik van hun medewerkers. Bedrijfsoverschrijdend mobiliteitsmanagement wordt ondersteund door onder meer gezamenlijke sensibiliseringscampagnes om bedrijven te informeren over de oplevering van nieuwe fietsinfrastructuur of de lancering van deelsystemen in hun buurt. We nemen ook het initiatief om met het federale niveau een versterking van de fietsvergoeding en een optimalisatie van het mobiliteitsbudget te bekijken.

## **In het vernieuwd *routedenken* staat de fietser centraal**

Samen met de vervoerregio's en hun regionale mobiliteitsplannen brengen we de meest intensief gebruikte verbindingen tussen woonlocaties en belangrijke attractiepolen in kaart, rekening houdend met veiligheidsoverwegingen. Die routes worden waar zinvol geïntegreerd in een geoptimaliseerd gemeentegrensoverschrijdende Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF).

### **We voorzien alle Hoppinpunten van essentiële fietsinfrastructuur**

Bij strategisch geplaatste multimodale Hoppinpunten – terug te vinden in onder andere stationsomgevingen en aan bedrijventerreinen – maken we de overstap van de fiets naar andere modi en deelsystemen zo vlot mogelijk. Afhankelijk van het type Hoppinpunt kunnen naast fietsenstallingen, met ruimte voor buitenmaatse fietsen, ook deelfietsystemen, fietslockers, laadpunten voor elektrische fietsen, fietspompen, fietsherstelmogelijkheden en kluisjes worden voorzien. De Ontwerpwijzer Hoppinpunten dient daarbij als leidraad.

### **We stemmen de fiets en het openbaar vervoer zo goed mogelijk op elkaar af**

We werken nauw samen met alle overheden (Vlaams, federaal, provinciaal en lokaal) en de mobiliteitspartners (NMBS, De Lijn) om de fiets en het openbaar vervoer zo goed en consequent mogelijk op elkaar af te stemmen. Met de NMBS en Infrabel werken we niet enkel samen rond de Hoppinpunten, maar ook rond de aanleg van fietssnelwegen langs spoorwegen. Minder mobiele mensen kunnen voor hun *last mile*-verplaatsing beroep doen op overdekte fietstaxi's.

### **We ontwikkelen een *datastrategie fiets* om de nodige gegevens te verzamelen om het fietsbeleid op te baseren**

We maken afspraken tussen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, de provincies, de steden en gemeenten en de federale overheid, en garanderen de uitwisselbaarheid van de data die door verschillende stakeholders worden verzameld. We brengen de relevante parameters systematisch en grondig in kaart, zodat het beleid op betrouwbare fietsdata wordt gebaseerd. Er is specifieke aandacht voor volgende gegevens:

- Aandeel fiets binnen de *modal split*
- Fietsmix in Vlaanderen
- Fietsbereikbaarheid van scholen
- Ontsluiting van attractiepolen
- Comfort en veiligheid van alle fietspaden in Vlaanderen
- Ontbrekende fietsinfrastructuur
- Gegevens over en analyse van fietsongevallen

### **We zetten in op het potentieel van de fiets voor duurzame logistiek**

We benutten het potentieel van de fiets voor logistiek (vracht-/cargofietsen), in de eerste plaats door versneld pilootprojecten op te zetten rond het gebruik van cargofietsen in

stedelijke omgevingen. De fiets biedt immers ook voor het goederenvervoer veel mogelijkheden, wat kadert in de omslag naar een groenere, efficiëntere en synchromodale kleinschalige bevoorrading.

### **We besteden meer aandacht aan de veiligheid van fietsers in de rijopleiding en het rijexamen**

We werken samen met de sector van de rijopleidingen en -examens om bestuurders aandachtiger te maken voor de aanwezigheid van de fietser op en naast de weg. We herbekijken de classificatie van bepaalde fouten als de veiligheid van de fietser(s) in het gedrang komt.

### **We maken de wegcode fietsvriendelijker**

We herzien de wegcode om fietsvriendelijke maatregelen zoals fietsstraten en -zones eenvoudiger en zonder verwarring toepasbaar te maken. We bekijken ook of bijkomende maatregelen nodig zijn om de veiligheid van nieuwe fietstypes te verbeteren, zoals speedpedelecs, ligfietsen of bakfietsen. Via een toegankelijke communicatie zetten we de belangrijkste regels uit de wegcode voor fietsers op een rij.

### **We verhogen de fietsveiligheid en het fietscomfort op de jaagpaden**

Samen met De Vlaamse Waterweg – de beheerder van de jaagpaden in Vlaanderen – implementeren we een nieuwe beleidsvisie voor de jaagpaden, om de groeiende diversiteit aan gebruikers en het toenemende fietsverkeer er in goede banen te leiden.

### **We benutten innovaties maximaal om fietsen veiliger en comfortabel te maken**

We optimaliseren het Mobilidata-project in samenwerking met het departement EWI om data over alle modi zo beschikbaar mogelijk te maken én om deze data intelligent te gebruiken, bijvoorbeeld om voor fietsers een betere doorstroming te garanderen aan lichtengeregelde kruispunten, maar ook om de snelheid van gemotoriseerd verkeer automatisch te verminderen in een omgeving met veel fietsers en voetgangers.

### **We zetten extra in op diefstalpreventie**

We nemen initiatieven om fietsdiefstal in te perken. Met de federale overheid en de andere gewesten maken we werk van een efficiënt, uniform systeem ter preventie van fietsdiefstal.

## **4.2. Wat blijven we doen?**

**Het moet onze ambitie zijn om binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken het huidige investeringsniveau van 300 miljoen euro per jaar verder te zetten en voldoende middelen te voorzien voor structureel en regulier onderhoud**

Projecten met het grootste belang voor functionele fietsverplaatsingen, zoals weerspiegeld in het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF), en locaties die bijzondere aandacht vereisen, zoals de gevaarlijke punten, krijgen hierbij prioriteit. We versnellen bovendien de realisatie door lessen te trekken uit de MIA-aanpak die focust op eenvoud, versnelde aanpak en bottom-up benadering: wanneer structurele oplossingen te lang op zich laten wachten, opteren we voor creatieve alternatieven. We bewaken en monitoren consequent en transparant de uitvoeringsstatus van de projecten met specifieke aandacht voor een eventuele bijsturing van de uitvoeringscapaciteit.

### **We ondersteunen lokale besturen om hun fietsambities te verwezenlijken**

De jonge fietsertjes van vandaag zijn de fietsambassadeurs van morgen. Daarom blijven we vasthouden aan de subsidie veilige schoolomgevingen. Het motiveert niet alleen kinderen om blijvend gebruik te maken van de fiets, het zorgt ook voor een subjectief veiligheidsgevoel bij hun ouders, en de minder jonge fietsers. Door het delen van kennis en expertise en via een helder en efficiënt subsidiepakket ondersteunen we de provincies en lokale besturen bij het realiseren van het lokaal en bovenlokaal fietsnetwerk. Daarnaast stellen we relevante raamcontracten inzake de aanleg van fietsinfrastructuur beschikbaar aan lokale en provinciale besturen.

### **We reiken lokale besturen gebruiksvriendelijke afwegingskaders aan om de verkeersveiligheid te verbeteren**

- Met het Afwegingskader voor het invoeren van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom willen we een zo veilig mogelijk snelheidsregime creëren, rekening houdend met voetgangers en fietsers.
- Met het Afwegingskader maximaal conflictvrij bij lichtengeregelde kruispunten helpen we lokale besturen om op die plaatsen de veiligheid van de actieve weggebruiker te garanderen.
- We ondersteunen lokale besturen bij het veilig leiden van verkeersstromen, zodat zwaar verkeer en sluipverkeer zoveel mogelijk vermeden worden in woonkernen of buitengebieden op plaatsen en tijdstippen met veel actieve weggebruikers.

### **We blijven de vele voordelen van fietsen promoten**

Via fietscampagnes informeren we de Vlamingen over de voordelen die fietsen te bieden heeft op onder meer het vlak van (fysieke en mentale) gezondheid, milieu, reistijd en budget dat aan mobiliteit wordt gespendeerd.

### **We roepen alle weggebruikers op tot hoffelijkheid en bepleiten een sterke handhaving**

Met brede hoffelijkheidscampagnes roepen we alle weggebruikers op om wederzijds respect te hebben voor, en oogcontact te maken met elkaar. Samen met de betrokken partners zetten we ook in op een sterke en efficiënte handhavingketen.

### **We blijven sensibiliseren rond de dodehoekproblematiek**



We blijven inzetten op educatie en sensibilisering rond de gevaren van de dode hoek. Zo moedigen we bedrijven aan om te investeren in spiegelafstelplaatsen voor vrachtwagens en sensibiliseren we zowel (vrachtwagen- en bus)bestuurders als fietsers – vooral jongeren, die een risicogroep vormen – over de gevaren van de dode hoek. Het gebruik van bijkomende, op dit moment nog niet verplichte technologie om dodehoekongevallen te voorkomen wordt sterk aangemoedigd. De vervoerregio's houden maximaal rekening met actieve weggebruikers bij het uittekenen van het vrachtroutenetwerk in het kader van de regionale mobiliteitsplannen.

### **We ondersteunen verenigingen die inzetten op fietseducatie van kwetsbare doelgroepen**

Via subsidiëring ondersteunen we mobiliteitsprojecten van diverse verenigingen die inzetten op fietsveiligheid. Een belangrijk focus daarbij is educatie voor de meest kwetsbare gebruikers (kinderen, senioren ...), fietsers met een beperking en voor de meest recente (en dus minst vertrouwde) en snelste leden van de fietsfamilie, zoals speedpedelecs. Het accent ligt op fietsvaardigheid en risicoperceptie.

### **We moedigen fietsers aan om een helm en goed zichtbare kledij te dragen**

We blijven fietsers motiveren en sensibiliseren om een fietshelm te dragen en benadrukken steeds het belang van een goede zichtbaarheid (zowel fietsverlichting als -kledij). Daarvoor werken we in de eerste plaats samen met scholen.

## 5. Governance & monitoring

De fietsambitie moet op alle bestuursniveaus en voor alle wegbeheerders even hoog liggen. Bevoegdheden en taken moeten beter op elkaar worden afgestemd, zodat samen kan worden gewerkt aan de doelstellingen. Daarnaast spelen ook de diverse stakeholders uit het brede fietsveld een belangrijke rol. Door het delen van kennis en knowhow kan het beleid immers worden versterkt. Om op een efficiënte manier draagvlak te zoeken en te vinden, is engagement een permanent aandachtspunt.

We hebben dus nood aan een heldere, performante governancestructuur die verantwoordelijkheden verduidelijkt, de uitvoering van het fietsbeleid in goede banen leidt en een goede afstemming op, én integratie in, de Vlaamse, regionale en lokale mobiliteitsplannen verzekert. Onze huidige governance moet daarom onder de loep worden genomen en waar nodig bijgestuurd.

Die optimalisatie-oefening zal in detail worden uitgewerkt in de visienota die op deze ambitie zal volgen. Daarbij zal rekening gehouden worden met onder meer de bevindingen van Audit Vlaanderen zoals geformuleerd in het *Globaal rapport over de aanleg en het onderhoud van fietsnelwegen* (2022)<sup>13</sup> en het verslag *Fietspaden in Vlaanderen* (2017)<sup>14</sup> opgemaakt door het Rekenhof. Deze oefening sluit ook aan bij het regeerakkoord 2019-2024, dat stelt dat het projectteam binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zal worden gereorganiseerd en de realisaties op het terrein zal garanderen.

Vanuit een vernieuwde governance zullen we de voortgang van de maatregelen opvolgen (samen met de stakeholders) met een jaarlijkse opvolgingsrapportering en bijsturen waar nodig op basis van nieuwe data en inzichten.

## 6. Conclusie

De fiets is vandaag meer dan ooit een gamechanger voor onze visie op mobiliteit. Het stijgende fietsgebruik is goed nieuws voor het klimaat, onze gezondheid en economie, maar het brengt ook nieuwe uitdagingen met zich mee, zoals de nood aan een kader om die groei in goede banen te leiden en aan te houden.

We moeten maximaal gebruikmaken van het brede draagvlak voor de fiets om vandaag te kiezen voor een duurzame kentering. Het maatregelenpakket zoals voorgesteld in deze fietsambitie kan helpen om onze doelstellingen te realiseren. 2040 is de horizon, maar alles wat sneller kan, laten we vanzelfsprekend niet links liggen.

We waken erover om niet te polariseren. Meer aandacht voor de fiets, betekent niet dat we andere modi negeren. In het verkeer blijft wederzijds respect essentieel.

Met een permanente monitoring als kompas, sturen we onze koers bij waar nodig. Af en toe zullen we een tandje moeten bijsteken, maar remmen doen we nooit.

*Fietsen is veilig!*  
*Fietsen is comfortabel!*  
*Fietsen is efficiënt!*  
*Fietsen is voordelig!*

*Fietsen, natuurlijk!*

---

## Referenties

- <sup>1</sup> 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2019-2020)', Instituut voor Mobiliteit in opdracht van de Vlaamse Overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken, november 2020
- <sup>2</sup> 'FietsDNA 2022', Fietsberaad Vlaanderen, december 2022
- <sup>3</sup> 'Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040', Federaal Planbureau, april 2022
- <sup>4</sup> 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2019-2020)', Instituut voor Mobiliteit in opdracht van de Vlaamse Overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken, november 2020
- <sup>5</sup> 'Federale enquête woon-werkverkeer 2021-2022', Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, februari 2023
- <sup>6</sup> 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2019-2020)', Instituut voor Mobiliteit in opdracht van de Vlaamse Overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken, november 2020
- <sup>7</sup> 'De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België', Vias Institute in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, september 2022
- <sup>8</sup> 'Verkeersveiligheidsbarometer - Het jaar 2022', Vias Institute, februari 2023
- <sup>9</sup> 'FietsDNA 2022', Fietsberaad Vlaanderen, december 2022
- <sup>10</sup> 'Belgische fietsmarkt houdt stand (-1,2%) na sterk coronajaar', Traxio, juli 2022, <https://www.traxio.be/nl/artikels/belgische-fietsmarkt-houdt-stand-1-2-na-sterk-coronajaar/>
- <sup>11</sup> 'De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België', Vias Institute in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, september 2022
- <sup>12</sup> 'De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België', Vias Institute in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, september 2022
- <sup>13</sup> 'Globaal rapport over de aanleg en het onderhoud van fietssnelwegen', Audit Vlaanderen, oktober 2022
- <sup>14</sup> 'Fietspaden in Vlaanderen - Realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk', Verslag van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement, september 2017